Comisión de Transporte Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1682 de 2003

CÁMARA NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 2 de abril de 2003

(Sin corregir)

PRESIDE: Señora Representante Martha Montaner.

MIEMBROS: Señores Representantes Ricardo Castromán Rodríguez, Miguel Dicancro, Juan Domínguez, Víctor Rossi, Julio C. Silveira y Stella Tucuna.

ASISTEN: Señores Representantes Artigas A. Barrios, Julio Cardozo Ferreira y Carlos González Álvarez.

INVITADOS: Por la Cámara Nacional de la Marina Mercante, señores ingeniero mercante Fernando Capurro, Presidente; Jorge Luis Passadore, doctor Gilberto Echeverry, Álvaro Ardao y Américo Deambrosi.

SEÑORA PRESIDENTA (Montaner).- Damos la bienvenida a la Cámara Nacional de la Marina Mercante.

Lamentamos tener que decirles que el tiempo será escaso ya que esta es una sesión extraordinaria. Nosotros habitualmente sesionamos en horas de la mañana, pero dada la hora que terminó el plenario en el día de hoy, tuvimos que pasar esta sesión para la hora 14. Y se nos comunica que a la hora 15 hay Asamblea General, por lo que tenemos que estar presentes.

SEÑOR CAPURRO.- Antes que nada, quiero agradecer a la Comisión por habernos recibido.

La Cámara de la Marina Mercante agremia a los propietarios de barcos, como decimos nosotros, a los armadores de buques. Se diferencia del Centro de Navegación, que representa a las compañías navieras extranjeras. Entonces, la Cámara de la Marina Mercante nuclea a casi todos los armadores, con muy pocas excepciones como BUQUEBUS, que no es miembro. El resto de los armadores nacionales están aquí nucleados y son los que están presentes hoy.

El motivo principal de nuestra solicitud de audiencia fue un decreto del Poder Ejecutivo aprobado el año pasado, por el cual se aumentaban las tasas de ayuda a la navegación. Desde el momento en que pedimos la audiencia hasta ahora, ha habido modificaciones pero, sustancialmente, ¿cuál fue el problema?

Definamos antes las tasas de ayuda a la navegación. Son los pagos que van a un fondo que administra el servicio de contabilidad de la Armada, con el cual se sostiene todo lo que antiguamente se llamaba la tasa de faros: faros, balizas, etcétera. Son parte de las ayudas a la navegación. ¿Qué pasó el año pasado? La tasa se aumentó por decreto en un 150%. Este aumento en la tasa significaba que de los US$ 300.000 anuales que se recaudaban por concepto de tasa, se pasaban a recaudar US$ 900.000, que afectaba en forma proporcional a todos los buques. Nosotros nos hemos movido en varios ámbitos y hemos logrado una excepción de este aumento a la tasa para los buques de cabotaje. ¿Qué es cabotaje? Son los buques pequeños que transportan mil, dos mil, tres mil quinientas toneladas, los remolcadores, los pequeños petroleros, los buques de pasajeros. Todos esos buques han quedado con la tasa que tenían antiguamente. No se les aplicó el 150%. Cuando nosotros pedimos la audiencia teníamos encima nuestro un decreto firme que imponía un aumento del 150%. No se aplicó directamente -fue revisto por el Poder Ejecutivo-, pero no quisimos perder este contacto porque el Parlamento, a través de esta Comisión, tiene una marcada relación con nuestra actividad, que es el transporte. Entonces, quisimos aprovechar esta audiencia -que ya estaba concedida- para venirles a contar de nuestra preocupación, que ahora se ha trasladado desde lo que teníamos que pagar de nuestros bolsillos hacia nuestros mercados.

Ese aumento de un 150% de la tasa es una suerte de impuesto al comercio exterior ya que lo pagan los buques, que van a trasladar ese costo a su carga y también afecta al área de servicios. Cuando se va por la rambla siempre se ve como una ciudad de luces. Toda esa ciudad de luces son buques que están esperando carga para ir a Argentina. Desde el puerto de Montevideo se le venden una cantidad de servicios, entre otros el "búnker". El capitán Passadore les va a explicar luego cómo afecta esta tasa a esa venta de servicios que realizamos los buques de bandera nacional.

Lo que remarca aún más la condición de impuesto de esta tasa es el destino final de lo recaudado por este concepto, que son US$ 500.000 o US$ 600.000 más. Estas tasas de ayuda a la navegación van a "sostener" los faros, que fueron construidos hace dos siglos o siglo y medio. Están totalmente amortizados. Esos recursos no se vuelcan a obras nuevas. Son apenas unas boyas nuevas. Todo el balizamiento, desde Montevideo hasta Nueva Palmira, está concesionado por dos vías, una hasta Buenos Aires y otra que es el llamado canal Martín García Pintos. O sea que los barcos ya pagan el peaje por todo ese boyado, que son casi 600 kilómetros de canal. Entonces, ¿qué pasa? Que lo que queda para pagar con ese millón de dólares es la iluminación de los cuatro o cinco faros, el canal de acceso del puerto de Montevideo, que se cobra aparte. Después, desde Nueva Palmira hasta Concepción del Uruguay, el balizamiento lo hace la República Argentina.

O sea que se está cobrando prácticamente US$ 1:000.000 sin una contraprestación clara. Lo recauda la Armada y no tenemos un servicio que nos mejore las prestaciones, que baje los costos a la marina mercante, a los buques, al transporte o al país en general, que es a donde tendría que aplicarse. Por eso es que nosotros consideramos que esta es una práctica impositiva que no tiene una contraprestación a la tasa.

SEÑOR PASSADORE.- Frente a Montevideo existe una zona de servicios, que está marcada por puntos, en una carta marítima. No tiene muros, muelles, balizas, faros ni nada en absoluto. Eso nace en el Tratado del Río de la Plata, está en aguas binacionales o en aguas comunes y se consideran zonas de trasvase de mercadería, al igual que se consideran las zonas Alfa, Bravo, Delta y Charlie, frente a Atlántida y Piriápolis, en nuestro país, y las otras dos frente a costas argentinas.

Allí los buques vienen de Argentina cargados de granos con una limitación en su calado de treinta pies o de diez metros y aprovechan a hacer combustible frente a nuestras aguas. Cuando el barco hace combustible se hunde en su popa. ¿Por qué? Porque carga ese combustible en la parte de atrás. En aguas argentinas eso no lo puede hacer. Esa gracia divina que nos dio más profundidad frente a Montevideo, donde pasa de treinta y dos pies a casi cuarenta, permite que los que vivimos de hacer fletes, transporte de combustibles -proporcionados por ANCAP- desde la planta de La Teja hasta estos barcos, tengamos nuestros trabajos.

Cuando un armador planifica hacer combustible frente a Montevideo estima cuáles son sus costos. Estos están manejados por el combustible -que vale tanto la tonelada, precio que pone ANCAP- y por los costos que debe pagar a la Prefectura, incluyendo la tasa de faros o de ayudas a la navegación. Un barco que antes pagaba un precio de acuerdo con su tonelaje neto -es decir, el peso que tiene el barco de acuerdo con normas internacionales-, ahora tiene que pagar un 150% más. Los barcos graneleros que bajan de Argentina están entre las dieciocho mil y cuarenta y cinco mil toneladas y hay algunos más grandes. Un petrolero que pidió

para hacer combustible, mil toneladas de búnker, de IFO 380, que iba a reportar al país US$ 230.000, cesó su nominación y se fue a hacer combustible a otro lado porque su entrada, debido a este aumento, le costaba US$ 8.000. En otros casos hay diferentes tarifas. Hace dos días un barco que hizo doscientas cuarenta toneladas de combustible frente a Montevideo, debido a que la tarifa aumentó 10 centavos por tonelada de registro de tonelaje neto, tuvo que pagar US$ 5 más por tonelada de combustible. Quiere decir que ese combustible costó US$ 5 más de lo que cuesta el simple hecho de entregarlo. Además, cuesta más que en Buenos Aires.

Quiero explicar que lo que se está rompiendo con el aumento de esta tasa es el punto de venta, la plaza de Montevideo como mercado de búnker. Estamos anulando la gracia divina de tener más profundidad frente a Montevideo y la competencia que podamos tener con Buenos Aires y estamos haciendo que ANCAP no pueda vender búnker, que nosotros no podamos hacer los fletes y que quedemos sin negocio.

SEÑOR ROSSI.- ¿Qué alternativa tienen para la carga de combustible? ¿Cuál es la competencia?

SEÑOR PASSADORE.- La competencia depende de hacia dónde se dirija el buque. Genéricamente, de los barcos que hacen búnker en Montevideo, el 80% lo hacen en zona de servicio. El negocio de búnker para ANCAP significa una cifra de entre US$ 70:000.000 y US$ 120:000.000 al año, que puede aumentarse mucho más si tenemos un precio adecuado con Argentina. Los buques pueden hacer combustible en zona común en Argentina, frente a Buenos Aires o en Rosario, pero esa competencia se ve eliminada porque el armador prefiere cargar sus bodegas con más granos para cobrar más flete, llegar frente a Montevideo, parar unas horas y hacer aquello que dije de hundir su popa. Quiere decir que al armador le conviene más hacer combustible en Montevideo que en Buenos Aires, a pesar de que esté más caro. Siempre me estoy refiriendo a los barcos que están cargados y no a los vacíos.

Buenos Aires está casi US$ 12 más barato que Montevideo y, sin embargo, los barcos el año pasado cargaron todos acá. Brasil está cerca de US$ 23 más barato, pero los barcos que van al Lejano Oriente o a Europa, es decir que se alejan mucho de las costas brasileñas, cargan combustible aquí. Por ejemplo, un barco que viene vacío de Argentina, un Bulk Carrier que transporta granos, espera frente a Montevideo dos o tres días para entrar en chárter o esperar carga en Terminal 6, donde carga veinticuatro mil toneladas de granos en dos o tres días, sale por el canal, se para frente a Montevideo, espera ocho o diez horas, hace combustible y después sigue hacia el Lejano Oriente. No tiene otra oportunidad para hacer búnker. El problema es que el armador hace ese búnker siempre y cuando todo el negocio, no solamente el costo del búnker, le sirva. Si el armador va a gastar US$ 5.000, US$ 6.000 o US$ 8.000 más, no lo hace y sigue hacia Argentina; carga menos granos y lo hace allí.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Se han planteado dos problemas.

Lo que he entendido es que tenemos una erogación de la tasa de un 150% para el cabotaje, pero esto se trasladó al funcionamiento del búnker, de los servicios, del mercado de trabajo. Ahí radica la principal preocupación. Creo que en el año 2001 se derogó esa disposición y, a partir de allí, pasa a trasladarse ese 150% al funcionamiento comercial y a los clientes. Esto lo recauda la Armada, por lo que va a estar en la órbita del Ministerio de Defensa Nacional. A su vez, no se ha mejorado la infraestructura, sino que se continúa con la histórica que tenía este país. Me interesa saber si en cuanto al tema del balizamiento no hay una reactualización. Es indudable que el balizamiento tiene un permanente movimiento. Me consta que en la parte fluvial es más deficiente, lo que hemos reclamado a la Armada, la que nos ha dicho que eso corresponde a Argentina. Si esta situación es como la entendimos, es muy grave teniendo en cuenta lo que significa la parte comercial de nuestro trabajo marítimo.

SEÑORA PRESIDENTA.- Me acaban de comunicar que hay número en la Asamblea General, aunque podemos seguir sesionando unos minutos más.

SEÑOR PASSADORE.- Esto está manejado por el Decreto Nº 459/2002, que fue modificado luego por el Decreto Nº 105/2003. El Decreto Nº 459/2002 es el que aumenta la tasa para todos los buques de bandera extranjera de 0,04 a 0,10 por tonelada de registro neto, y a los buques mercantes de cabotaje de bandera nacional, de 0,04 a 0,05. En Argentina, esta misma tasa, para todos los buques, está

costando 0,025. O sea que, evidentemente, éste es un factor de competencia desde el punto de vista comercial.

El Decreto Nº 105/2003 deja fija la tasa -el 150% de aumento- de 0,04 a 0,10 para todos los buques, excepto para los buques de cabotaje de la Marina Nacional, que somos cinco y todos chiquitos, o sea que la recaudación obtenida por este concepto es mínima. Se baja de 0,04 a 0,02; tal vez se trató de un tema de intercambio.

El tema es que estamos perdiendo una plaza comercial; estamos perdiendo un negocio que a ANCAP le sirve, porque el búnker es el combustible que toman los barcos y es el detrito, el elemento final que produce la refinería de ANCAP cuando hace nafta. Repito: cuando hace nafta, produce búnker. Ese fueloil tendría que ir a fábricas -que ya no existen- o a calefacción -que se usa sólo en invierno-; entonces, ¿qué hacemos con el resto? Lo malvendemos al exterior o lo vendemos a muy buen precio a los barcos.

El entorno del negocio es éste. Quiere decir que para que una organización como la Armada recaude más -tiene derecho a hacerlo por el servicio de balizamiento y por los faros- estamos perdiendo mercado.

Con respecto al balizamiento, le puedo decir que ahora los barcos se manejan con radares y con equipos llamados GPS, o sea que los faros están para la foto, no sirven absolutamente para nada. Sin embargo, a un barco que en tráfico inocente pasa frente a nuestras costas, tira el ancla y se va, sin usar ningún canal, ninguna bolla, nada, igual le cobramos.

SEÑOR CAPURRO.- Dado que los señores Diputados están un poco ajustados de tiempo, si les parece que el tema amerita otra reunión, no tenemos ningún problema en volver cuando ustedes lo dispongan, a efectos de profundizar en un diálogo y en un intercambio de posiciones que puede resultar más enriquecedor que seguir trabajando ahora contrarreloj.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tenemos interés en seguir escuchándolos; inclusive, los señores Diputados tienen preguntas para plantear. A nosotros nos enriquecen todos vuestros aportes; de hecho, cada delegación que pasa por aquí nos ilustra.

No quisimos suspender o aplazar la entrevista porque pensamos que sería una gran descortesía, pero podemos ponernos en comunicación y acordar una nueva reunión.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Se habló de cinco buques medianos y yo quisiera saber en total cuántos constituyen el universo del cabotaje y cuánta gente se mueve en el área de servicios.

SEÑOR CAPURRO.- El cabotaje en sí no tiene una incidencia muy grande en términos de recaudación; sí tiene incidencia en los costos, y hasta el año 1980 las leyes exoneraban a todo el cabotaje del pago de estos tributos. O sea que los faros y las balizas los pagaban los buques de ultramar; al cabotaje no se le cobraban. Desde el año 1980 se le empezó a cobrar. Esto tiene incidencia para las empresas pero no en los montos de recaudación, que son bajos.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos la presencia de la Cámara Nacional de la Marina Mercante.

Se levanta la reunión.